Deutscher Bundestag **Drucksache 19/15239**

19. Wahlperiode 14.11.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht*)

des Finanzausschusses (7. Ausschuss)

a) zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD
– Drucksache 19/14339 –

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes

b) zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 19/14938, 19/15083 –

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes

c) zu dem Antrag der Abgeordneten Stefan Schmidt, Daniela Wagner, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/13078 –

Umweltfreundliche Mobilität fördern – Luftverkehr gerecht besteuern und Subventionierung beenden

*) Die Beschlussempfehlung wurde auf Drucksache 19/15126 verteilt.

Bericht der Abgeordneten Dr. Hermann-Josef Tebroke, Michael Schrodi und Katja Hessel

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Zu Buchstabe a

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/14339** in seiner 122. Sitzung am 25. Oktober 2019 dem Finanzausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, dem Haushaltsausschuss, dem Ausschuss für Wirtschaft und Energie, dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, dem Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und dem Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen. Der Haushaltsausschuss ist außerdem nach § 96 GO-BT beteiligt.

Zu Buchstabe b

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/14938, 19/15083** in seiner 126. Sitzung am 13. November 2019 dem Finanzausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, dem Haushaltsausschuss, dem Ausschuss für Wirtschaft und Energie, dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, dem Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und dem Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen. Der Haushaltsausschuss ist außerdem nach § 96 GO-BT beteiligt.

Zu Buchstabe c

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/13078** in seiner 115. Sitzung am 26. September 2019 dem Finanzausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Haushaltsausschuss, dem Ausschuss für Wirtschaft und Energie, dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, dem Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, dem Ausschuss für Tourismus sowie dem Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu Buchstaben a und b

Die Bundesregierung hat am 20. September 2019 ein Eckpunktepapier zum Klimaschutzprogramm 2030 beschlossen. Das Klimaschutzprogramm 2030 stellt die Erfüllung der Klimaschutzziele 2030 sicher und beinhaltet neben Vorgaben zu einer CO2-Bepreisung auch sektorale Maßnahmen zur Minderung von Treibhausgasemissionen. Vor diesem Hintergrund sind auch Maßnahmen im Luftverkehr umzusetzen. Im Eckpunktepapier zum Klimaschutzprogramm 2030 ist als Maßnahme die Erhöhung der Luftverkehrsteuer vorgesehen, um das in hohem Maße klima- und umweltschädliche Fliegen weiter zu verteuern.

Die bisherige Bepreisung des Luftverkehrs bildet die auch im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern besondere Klima- und Umweltschädlichkeit zum einen nicht ausreichend ab und hat zum anderen zu keiner nennenswerten nachhaltigen Veränderung der Wachstumsraten beim Passagieraufkommen und damit der Gesamtanzahl der Flugbewegungen geführt, ebenso wenig zu einer Verkehrsverlagerung auf die Bahn.

Mit der Erhöhung der Steuer ab dem 1. April 2020 wird den Steuerpflichtigen eine ausreichende Vorbereitung ermöglicht. Zudem muss das Verwaltungsverfahren angepasst werden.

Die derzeit geltenden gesetzlichen Steuersätze in § 11 Absatz 1 Luftverkehrsteuergesetz werden zum 1. April 2020 erhöht. Die Regelungen zur Steueranmeldung werden vereinheitlicht. Überdies werden mit der Überarbeitung des Luftverkehrsteuergesetzes weitere, überwiegend formale Aspekte sowie eine Beihilfeentscheidung der Europäischen Kommission im Gesetzestext aufgenommen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu Buchstabe c

Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sieht vor, dass der Deutsche Bundestag

I. die Problematik der Umweltwirkungen des Luftverkehrs und dessen steuerlicher Behandlung wie im Antrag beschrieben feststellt.

II. die Bundesregierung auffordert,

1. die Energiesteuerbefreiung für Kerosin für den innerdeutschen gewerblichen Flugverkehr stufenweise abzuschaffen und den für Kerosin bereits festgesetzten Steuersatz schrittweise einzuführen, beginnend mit dem in der EU-Energiesteuerrichtlinie festgelegten Mindestsatz von 33 ct/l,
2. sich für eine schrittweise EU-weite Einführung der Energiesteuer für Kerosin einzusetzen, beginnend mit dem in der EU-Energiesteuerrichtlinie festgelegten Mindestsatz von 33 ct/l, damit gewerbliche Flüge zwischen allen EU-Mitgliedstaaten besteuert werden, und sich bis zur Umsetzung einer EU-weiten Kerosinsteuer für bilaterale Abkommen mit anderen EU-Staaten einzusetzen und dabei insbesondere auf die bereitwilligen Staaten zuzugehen,
3. die Umsatzsteuerbefreiung für inländische Streckenabschnitte des internationalen Luftverkehrs zu streichen und sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass alle EU-Staaten den gleichen Mehrwertsteuersatz auf innereuropäische Flüge erheben,
4. solange, bis auf EU-Ebene umfassende Entscheidungen über die Energiesteuer für Kerosin und die Umsatzsteuer getroffen sind, die entgangenen Steuereinnahmen durch Anhebung der Luftverkehrsteuer auszugleichen, indem die Deckelung auf 1 Mrd. Euro und die Koppelung der Steuer an die Ausgaben für CO2-Zertifikate im Europäischen Emissionshandel aufgehoben und die Luftverkehrsteuer in einem ersten Schritt verdoppelt wird unter weiterer Ausdifferenzierung der Steuer nach Beförderungsklasse, Klima-, Schadstoff- und Lärmbelastung und indem die bisher von der Steuer ausgenommene Luftfracht sowie der Umsteigeflugverkehr einbezogen werden,
5. hierdurch neu entstehende finanzielle Gestaltungsspielräume im Bundeshaushalt unter anderem zur Förderung und Beschleunigung der Verkehrswende zu nutzen.

III. Öffentliche Anhörung

Zu Buchstabe a

Der Finanzausschuss hat in seiner 58. Sitzung am 4. November 2019 eine öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 19/14339 durchgeführt. Folgende Einzelsachverständige, Verbände und Institutionen hatten Gelegenheit zur Stellungnahme:

1. ACE Auto Club Europa e. V.
2. Agora Verkehrswende / Smart Energy for Europe Platform (SEFEP) gGmbH
3. Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. (Flughafenverband ADV)
4. Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)
5. Bundesrechnungshof
6. Bundessteuerberaterkammer
7. Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.
8. Bundesverband Lohnsteuerhilfevereine e. V.
9. Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)
10. Deutscher Bauernverband e. V.
11. Flughafen Nürnberg GmbH

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

12. Hechtner, Prof. Dr. Frank, Technische Universität Kaiserslautern
13. ifeu - Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH
14. Zentralverband des Deutschen Baugewerbes e. V.

Das Ergebnis der öffentlichen Anhörung ist in die Ausschussberatungen eingegangen. Das Protokoll einschließlich der eingereichten schriftlichen Stellungnahmen ist der Öffentlichkeit zugänglich.

IV. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Buchstabe a

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf in seiner 71. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. Annahme.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 49. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. Annahme.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Gesetzentwurf in seiner 52. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen AfD, FDP, DIE LINKE., BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und drei Stimmen aus der Fraktion der CDU/CSU gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD bei drei Stimmenthaltungen aus der Fraktion der CDU/CSU Ablehnung.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Gesetzentwurf in seiner 56. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. Annahme.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 53. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. Annahme.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Gesetzentwurf in seiner 34. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. Annahme.

Zu Buchstabe b

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf in seiner 71. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt einvernehmlich Erledigterklärung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 49. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt einvernehmlich Erledigterklärung.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Gesetzentwurf in seiner 52. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt einvernehmlich Erledigterklärung.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Gesetzentwurf in seiner 56. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt einvernehmlich Erledigterklärung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 53. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt einvernehmlich Erledigterklärung.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Gesetzentwurf in seiner 34. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt einvernehmlich Erledigterklärung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat sich in seiner 34. Sitzung am 13. November 2019 mit dem Gesetzentwurf gutachtlich befasst und festgestellt, dass eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes gegeben sei. Obwohl der Gesetzentwurf sich nicht explizit auf die Leitprinzipien und Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie beziehe, werde der Einfluss auf die Nachhaltigkeitsstrategie erörtert. Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung sei insoweit plausibel. Von einer Prüfbitte werde abgesehen.

Zu Buchstabe c

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 49. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Ablehnung.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Gesetzentwurf in seiner 52. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. Ablehnung.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Gesetzentwurf in seiner 56. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 53. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Ablehnung.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Gesetzentwurf in seiner 34. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. Ablehnung.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat den Gesetzentwurf in seiner 53. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Ablehnung.

V. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Zu Buchstabe a

Der **Finanzausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/14339 in seiner 55. Sitzung am 23. Oktober 2019 erstmalig beraten und die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. Nach Durchführung der Anhörung am 4. November 2019 hat der Finanzausschuss die Beratung des Gesetzentwurfs in seiner 59. Sitzung am 6. November 2019 fortgeführt und in seiner 62. Sitzung am 13. November 2019 abgeschlossen.

Der Finanzausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 19/14339.

Zu Buchstabe b

Der **Finanzausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/14938, 19/15083 in seiner 62. Sitzung am 13. November 2019 erstmalig und abschließend beraten.

Der Finanzausschuss empfiehlt einvernehmlich Erledigterklärung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 19/14938.

Zu Buchstabe c

Der **Finanzausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 19/13078 in seiner 59. Sitzung am 6. November 2019 erstmalig beraten und die Beratung in seiner 62. Sitzung am 13. November 2019 abgeschlossen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der Finanzausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/13078.

Beratung

Die **Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD** betonten, dass der vorliegende Gesetzentwurf im Gesamtzusammenhang mit den anderen Teilen des Klimaschutzpaketes zu betrachten sei.

Die derzeit geltenden gesetzlichen Steuersätze in § 11 Absatz 1 Luftverkehrsteuergesetz (LuftVStG) würden nun zum 1. April 2020 erhöht. Die Sätze der bestehenden Distanzklassen würden erhöht, um Anreize zu schaffen, andere Verkehrsträger zu nutzen. Man habe diskutiert, weitere Distanzklassen einzuführen um eine größere Anreizwirkung zu erzielen. Das sei aber in dieser Form rechtlich nicht möglich, deswegen sei man bei den bestehenden Distanzklassen geblieben. An § 11 Absatz 2 LuftVStG werde man festhalten, durch die Regelung komme es zu einer Reduzierung der Steuersätze nach Maßgabe der Einnahmen aus dem Emissionshandel durch Einbeziehung des Flugverkehrs. Das zeige, dass man die Marktmechanismen erhalten wolle. Dafür hätten sich auch die Sachverständigen in der Anhörung ausgesprochen. Wenn durch den Emissionshandel im Luftverkehr Mehreinnahmen erzielt würden und dadurch eine entsprechende Steuerungswirkung eintrete, komme es zu einer Reduzierung der Sätze bei der Luftverkehrsteuer. Gleichzeitig werde die rechnerische Bezugsgröße zur Ermittlung der Absenkung der Steuersätze, die sich aus den veranschlagten Soll-Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer ergebe, auf 1,75 Milliarden Euro erhöht. Die Besteuerung basiere weiterhin auf der Zahl der Fluggäste und nicht auf der Anzahl der Flüge.

Die Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD seien der Auffassung, dass die Zubringerflüge steuerbefreit bleiben sollten, weil sie Bestandteil längerer Flugverbindungen seien, die als solche besteuert würden. Dies stelle kein Steuerprivileg dar. Außerdem habe man sich darauf geeinigt, Frachtflüge nicht der Besteuerung zu unterwerfen.

Die Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD betonten, die Unterstützung von Forschung und Entwicklung im Bereich des Antriebs von Fluggeräten durch nicht-fossile oder alternative Antriebsmechanismen sei eine wichtige Aufgabe, die vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgegriffen werde. Überschießende Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer sollten dafür verwendet werden. Allerdings könne dies nicht im vorliegenden steuerlichen Gesetzentwurf geregelt werden.

Außerdem habe man die Möglichkeit der Steuerbefreiung von Fluggeräten diskutiert, die nicht fossil betrieben würden. Solche würden bereits entwickelt. Auch diese Frage müsste aber im Luftverkehrsgesetz, nicht aber über das hier betroffene Luftverkehrsteuergesetz adressiert werden. Wenn diese neuartigen Fluggeräte dann entsprechend klassifiziert würden, könnte dann auch eine Unterstützung über die Luftverkehrsteuer erfolgen. Durch eine Steuerbefreiung für Fluggeräte, die noch nicht auf dem Markt seien, könne dies aber nicht geschehen.

Zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bemerkten die Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD, eine Kerosin-Besteuerung sowie die Erhebung von Umsatzsteuer auf inländische Streckenabschnitte wären opportun. Im Antrag sei aber die Einsicht erkennbar, dass diese Maßnahmen wegen der Notwendigkeit internationaler Vereinbarungen wahrscheinlich nicht kurzfristig möglich wären. Deswegen sollten die Sätze der Luftverkehrsteuer erhöht werden. Genau dies werde mit dem vorliegenden Gesetzentwurf der Koalition vorgenommen. Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sei damit überflüssig.

Die Verwendung von zusätzlichen Steuereinnahmen zur Beschleunigung der Verkehrswende sei nicht Gegenstand des vorliegenden Gesetzentwurfs, sondern des Klimaschutzpakets insgesamt. CO2-armen Verkehr wolle man verstärkt unterstützen, Verkehr mit hohem CO2-Ausstoß verteuern. Die Deutsche Bahn solle in diesem Gesamtkontext mit einer reduzierten Umsatzsteuer unterstützt werden.

Der vorliegende Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD und der gleichlautende Gesetzentwurf der Bundesregierung würden marktwirtschaftliche Anreize zur Reduzierung der Emissionen im Flugverkehr setzen. Das geschätzte Aufkommen von 0,5 bis 0,75 Milliarden Euro nehme eine wichtige Rolle im gesamten Klima-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

schutzpaket ein. Die Regelung verursache einen vergleichsweise geringen Umsetzungsaufwand. Durch das Inkrafttreten zum 1. April 2020 hätten die Fluggesellschaften ausreichend Zeit, sich auf die Neuregelung vorzubereiten.

Die **Fraktion der AfD** kritisierte den vorliegenden Gesetzentwurf. Deutschland werde damit den selbst gesteckten CO2-Zielen nicht näher kommen. Deutschland habe mit einem Anteil von insgesamt zwei Prozent des weltweiten CO2-Ausstoßes keinen relevanten Einfluss auf das Weltklima. Der Luftverkehr mache wiederum nur einen Bruchteil dieser zwei Prozent aus.

Aus Sicht der Fraktion der AfD habe die geplante Erhöhung der Luftverkehrsteuer keine Lenkungswirkung. Wenn überhaupt werde ein Verdrängungswettbewerb zu den grenznahen Flughäfen resultieren. Deutschland sei von grenznahen Flughäfen umgeben – Amsterdam, Basel, Zürich, Prag etc. Die Reisenden würden zu einem gewissen Teil dorthin ausweichen, die Deutsche Bahn werde kaum profitieren.

Durch die Luftverkehrsteuer werde der Branche relativ viel Geld entzogen. Dies könne gerade die kleineren Regionalflughäfen treffen. Gerade auch der von allen erwünschten Forschung der Luftfahrtbranche an der Entwicklung leiserer und Kerosin-sparender Antriebe würden 500 Millionen Euro entzogen.

Zur behaupteten Förderung der Deutschen Bahn im Rahmen des Klimapakets: Steuereinnahmen seien an keinen Verwendungszweck gebunden. Sie flössen in den allgemeinen Staatshaushalt. Daher gebe die Koalition gegenüber der Deutschen Bahn lediglich warme Versprechen ab. Im Gesetzentwurf stehe dazu zumindest nichts.

Die Fraktion der AfD lehnte sowohl den Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen als auch den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ab.

Die **Fraktion der FDP** bezeichnete das vorliegende Gesetzesvorhaben als einen nationalen Alleingang. In der Anhörung sei auch aufgezeigt worden, dass eine nationale Kerosinbesteuerung die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flugwirtschaft gefährden würde. Dies gelte auch für eine auf Deutschland beschränkte Erhöhung der Luftverkehrsteuer. Daher werde die Regelung nicht die gewünschte Lenkungswirkung entfalten. Sie werde allein der Einnahmeerzielung dienen.

Gleichzeitig werde eine Verdrängungswirkung resultieren: Flugpassagiere würden zu grenznahen Flughäfen und zu ausländischen Fluggesellschaften abwandern. Auch die problematisierte Rückwirkung, die mit dem Gesetzentwurf hätte beseitigt werden sollen, sei entgegen den Aussagen der Koalitionsfraktionen nicht beseitigt, weil die Erhöhung bei bereits vorgenommenen Buchungen von kleinen Reiseveranstaltern und Reisebüros nicht an die Kunden weitergegeben werden könnten. Sie blieben auf diesen Kosten sitzen. Auch in diesem Bereich werde das Gesetz einen Verdrängungswettbewerb auslösen.

Den Fluggesellschaften und Flughäfen werde durch den vorliegenden Gesetzentwurf Geld entzogen, das für Investitionen in umweltfreundlichere Energien gebraucht werde. Bei der Anhörung habe der Flughafen Nürnberg deutlich gemacht, dass der Verlust von Einnahmen, der durch die Verdrängung von Flugbewegungen zu ausländischen Flughäfen verursacht würde, geplante Investitionen in Solaranlagen des Flughafens verhindern würde. Alle finanziellen Mittel könnten nur einmal verwendet werden.

Die Fraktion der FDP halte es nicht für gerechtfertigt, zwei Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen, indem eine Senkung der Umsatzsteuer bei der Deutschen Bahn mit den Einnahmen durch die Luftverkehrsteuer verknüpft werde. Bei der Deutschen Bahn sei noch viel zu verbessern, bevor sie in der Lage sei, das Flugzeug für kürzere Flüge insbesondere im Inland zu ersetzen.

Die Fraktion der FDP lehnte den Gesetzentwurf ab.

Die **Fraktion DIE LINKE.** räumte ein, dass der Gesetzentwurf die im Bereich der Luftfahrt bestehenden Probleme adressiere. In der Problembeschreibung würden die Notwendigkeit einer Drosselung des Luftverkehrswachstums sowie einer Verlagerung von Flugverkehr auf die existierenden Bahnverbindungen richtigerweise angesprochen. Auch die Verteuerung von Flugtickets durch die Erhöhung der Luftverkehrsteuer gehe zumindest in die richtige Richtung.

Aus Sicht der Fraktion DIE LINKE. gebe es aber zwei Problempunkte des vorliegenden Gesetzentwurfs. Erstens werde weiterhin von einer Kerosinsteuer abgesehen. Eine Besteuerung von Kerosin wäre von zentraler Bedeutung bei der Beseitigung ungleicher Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern und bei der Adressierung

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

der Probleme im internationalen Luftverkehr sowie zur Dämpfung von dessen stetiger Ausweitung. Ohne dieses Instrument werde es keine Lösung geben.

Die Bundesregierung sollte aus Sicht der Fraktion DIE LINKE. stärker auf eine Veränderung des Chicagoer Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt aus dem Jahr 1944 drängen. Selbst wenn international Änderungen nur sehr schwierig zu erreichen wären, gäbe es doch bereits heute Spielraum für europäische Lösungen. Ausweichreaktionen in Richtung außereuropäischer Flughäfen wären relativ begrenzt.

Mit der vorgeschlagenen Erhöhung der Luftverkehrsteuer kompensiere man die Subvention des Luftverkehrs durch einen Verzicht auf die Kerosinbesteuerung bei weitem nicht. Es bleibe also ein Wettbewerbsnachteil anderer Verkehrsträger bestehen, deshalb werde die Lenkungswirkung des vorliegenden Gesetzentwurfs ungenügend sein.

Der zweite Problempunkt betreffe die Ausgestaltung der Steuertarife. Gerade dort, wo in Deutschland und Europa Zugverbindungen zur Verfügung stünden, bleibe die steuerliche Wirkung besonders schwach. Dies betreffe Reiseziele mit einer Reisedauer von vier bis fünf Stunden über eine Entfernung von bis zu 500 Kilometern. Am Flughafen Frankfurt/Main seien dies etwa ein Drittel aller Flüge.

Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN enthalte viele Punkte, die man unterstütze und adressiere insbesondere das Problem der Kerosinsteuer auf europäischer Ebene. Die Fraktion DIE LINKE. stimme diesem Antrag zu. Man werde außerdem einen eigenen Entschließungsantrag zum Thema der Kerosinbesteuerung in die Plenardebatte einbringen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** bekräftigte, dass mit dem vorliegenden Gesetzentwurf auch in Verbindung mit den weiteren geplanten Gesetzen des Klimapaketes keine Lenkungswirkung verbunden sein werde. Die Erhöhung der Luftverkehrsteuer falle dafür eindeutig zu niedrig aus. Sie müsste aus Sicht der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hinsichtlich der Distanzklassen und der Unterscheidung verschiedener Reiseklassen zudem weiter ausdifferenziert werden. Problematisch bleibe außerdem weiterhin die Möglichkeit zur Verrechnung mit den Emissions-Zertifikaten.

Auch das so genannte Umsteiger-Privileg sei problematisch. Es sei richtig, dass Zubringerflüge mit einem Fernverkehrsflug fortgesetzt würden. Es sei aber unverständlich, warum nicht gerade für solche innerdeutschen Strecken eine Verlagerung auf die Schiene angestrebt werde. Die Deutsche Bahn sei im Nachteil, wenn Zubringerflüge steuerlich weiterhin privilegiert würden.

Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN lege einen klaren und guten Gegenentwurf zum Gesetzesvorhaben der Regierungskoalition vor, der die massiven Wettbewerbsvorteile des Flugverkehrs gegenüber der Bahn abbaue, indem die Subvention des Luftverkehrs bei der Treibstoff- und Umsatzbesteuerung abgeschafft werde. In den beiden letzten Koalitionsverträgen zwischen CDU/CSU und SPD habe die Große Koalition ausdrücklich den Willen zum Abbau klimaschädlicher Subventionen bekundet. In den letzten sechs Jahren sei diesbezüglich allerdings nichts geschehen.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wolle eine Kerosinsteuer für innerdeutsche Flüge und eine Umsatzbesteuerung für den deutschen Streckenanteil von internationalen Flügen einführen. Eine solche Regelung sei natürlich eigentlich auf EU-Ebene anzusiedeln. Dennoch müsse Deutschland endlich einen Anfang wagen. Im Zweifel könnten mit denjenigen europäischen Partnern, die für eine solche Regelung offen seien, auch zunächst bilaterale Vereinbarungen getroffen werden. Die Bundesregierung überlasse diese Problematik hingegen gänzlich der EU. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fordere aber ein klares Signal der deutschen Politik. Aus diesen Gründen lehne die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN den vorliegenden Gesetzentwurf der Regierungskoalition ab.

Petition

Der Petitionsausschuss hatte dem Finanzausschuss eine Bürgereingabe zum Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD übermittelt. Mit der am 30. August 2019 eingereichten Petition (Ausschussdrucksache 19(7)283) wird gefordert, keine weiteren Steuern auf Flugtickets zu erheben oder weitere Maßnahmen zur CO2-Reduzierung durchzuführen.

Nach § 109 der Geschäftsordnung hat der Petitionsausschuss den federführenden Finanzausschuss zur Stellungnahme zu dem Anliegen aufgefordert. Der Finanzausschuss hat die Petition in seine Beratungen einbezogen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD nimmt eine Erhöhung der derzeit geltenden gesetzlichen Steuersätze in § 11 Absatz 1 Luftverkehrsteuergesetz zum 1. April 2020 vor und begründet dies mit der Notwendigkeit zur Reduzierung des CO2-Ausstosses im Luftverkehrssektor. Somit wird dem Anliegen des Petenten nicht entsprochen.

Berlin, den 13. November 2019

Dr. Hermann-Josef Tebroke
Berichterstatter

Michael Schrodi
Berichterstatter

Katja Hessel
Berichterstatterin

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.